

ÉVALUATION - QUESTION PROBLÉMATISÉE

Question problématisée

Pourquoi les mers et les océans sont-ils des vecteurs essentiels pour les flux de la mondialisation ?
Vous pourrez montrer que les mers et les océans sont des supports pour les flux humains, pour les flux matériels ainsi que pour les flux immatériels dans le contexte de la mondialisation.

Coups de pouce

- Pour l'introduction, quatre étapes :
 - accroche ou amorce
 - définition des mots clés de la problématique
 - formulation de la problématique
 - annonce du plan
- Pour les paragraphes du développement, trois étapes :
 - commencer par affirmer l'argument
 - puis expliquer cette idée générale
 - enfin, donner des illustrations
- Pour la conclusion, trois étapes :
 - résumé des parties du plan
 - réponse à la problématique
 - ouverture sur un autre sujet
- Bonus : l'insertion d'un schéma cartographique ou fléché

NOM : _____

Prénom : _____

GRILLE D'ÉVALUATION D'UNE RÉPONSE À UNE QUESTION PROBLÉMATISÉE

	<i>Maîtrise insuffisante</i>	<i>Maîtrise fragile</i>	<i>Maîtrise satisfaisante</i>	<i>Très bonne maîtrise</i>
LA FORME				
- Introduction qui définit le sujet - Introduction qui annonce la problématique et le plan - Parties qui se distinguent les unes des autres - Parties organisées en argument/explications/illustration - Présence éventuelle d'un schéma - Conclusion qui résume et répond à la problématique - Conclusion qui ouvre sur un autre sujet - Copie propre et soignée - Bonne maîtrise de la langue				
LE FOND				
- Définition pertinente du sujet - Plan pertinent - Mobilisation pertinente de connaissances (réutilisation du cours) - Absence de hors-sujet - Présence d'exemples concrets et détaillés - Réponse pertinente à la problématique				
Note	Appréciation			
/20				

ÉLÉMENTS DE CORRECTION - QUESTION PROBLÉMATISÉE

POURQUOI LES MERS ET LES OcéANS SONT-ILS DES VECTEURS ESSENTIELS POUR LES FLUX ?

Introduction

À l'heure actuelle, 90% des flux de marchandises transitent par les mers et les océans. Ces espaces sont donc des vecteurs majeurs de la mondialisation.

Les mers et les océans sont d'immenses étendues d'eau salée, servant de vecteurs, c'est-à-dire de supports, à la mondialisation. La **mondialisation** désigne, d'après le géographe Laurent Carroué, le processus de diffusion des flux matériels, immatériels et humains à l'échelle mondiale, mettant en relation les territoires et les sociétés dans le contexte d'une économie libérale et capitaliste.

Pourquoi les mers et les océans constituent-ils des vecteurs essentiels de la mondialisation ?

Nous étudierons d'abord les flux humains qui parcourent les mers et les océans, puis les flux matériels et enfin les flux immatériels au sein de la mondialisation.

I. Des circulations humaines sur les mers et sur les océans

A. Les mers et océans servent de supports pour des flux de travailleurs de la mer (1,6 million de personnes, essentiellement asiatiques et européens). Aujourd'hui, 16 hommes suffisent au transport de 22 000 conteneurs de la Chine vers l'Europe en 22 jours. Les pêcheurs se déplacent dans les zones de pêche dans les océans Atlantique et Pacifique. Les plateformes pétrolières emploient de nombreux travailleurs, vivant en mer pendant des mois. Des scientifiques parcourent les mers et océans pour rejoindre des bases : en Antarctique, 78 bases accueillent près de 3 000 personnes pendant l'été.

B. Des milliers de migrants fuient la misère, la répression, la guerre ou le dérèglement climatique depuis leur pays d'origine. Deux millions de **migrants clandestins** (migrants ne disposant pas d'autorisation pour entrer sur un territoire) ont traversé la Méditerranée et 28 000 personnes y sont mortes depuis 2014. Ces migrants venus d'Afrique subsaharienne et du Proche-Orient.

C. Les croisières sont effectuées dans quatre **bassins touristiques** (zone majeure de réception de touristes) : mer des Caraïbes, mer Méditerranée, mer de Chine et mer du Nord. Ces circulations à l'échelle régionale concernent une clientèle de Nord-Américains, d'Européens et d'Asiatiques et sont effectuées un nombre limité de grands groupes (Cunard Line, Royal Caribbean, MSC Croisières...).

II. Des circulations matérielles sur les mers et sur les océans

A. Le transport maritime assure 90% des flux de marchandises. À chaque produit correspond un type de navire : pétrolier, gazier, porte-conteneurs et vraquier. La **conteneurisation** (transport du fret dans des boîtes métalliques de taille standardisée) est l'innovation du XX^{ème} siècle. Les plus gros porte-conteneurs transportent plus de 20 000 boîtes. Les ports se sont adaptés au gigantisme des navires et à la croissance des flux. Des ports asiatiques (Shanghai, Singapour...) dominent le commerce mondial.

B. La domination des flux maritimes dans le commerce mondial est appelée la **maritimisation** (accroissement des flux internationaux maritimes). Les coûts et les temps de transport ont diminué grâce au progrès technique. Le volume transporté a été multiplié par dix depuis 1960. Des **armateurs** (entreprises possédant une flotte de navires) dominent le secteur comme Maersk ou COSCO.

C. Les navires suivent des routes précisément balisées et surveillées par GPS. Les flux de matières premières sont orientés Sud-Nord (pétrole). Les échanges à forte valeur ajoutée, de produits finis ou semi-finis, s'effectuent principalement entre l'Amérique du Nord, l'Europe et l'Asie orientale en suivant la route circumterrestre : ils sont orientés Est-Ouest et relient les grandes **aires de puissance** (zone sur laquelle un État ou une firme transnationale dispose d'une puissance importante).

III. Des circulations immatérielles sous les mers et les océans

A. Les **flux immatériels** (échanges invisibles et intangibles circulant sur des câbles) sont déposés au fond des mers et océans : les câbles en fibre optique acheminent d'un continent à l'autre, presque instantanément et à très bas coûts via l'Internet, des flux considérables de données. Aujourd'hui, environ 1,3 million de kilomètres de câbles sont déployés (soit 32 fois le tour de la Terre) et ils transportent 99% des données (voix, texte, images, vidéos).

B. De nouveaux câbles sont installés pour répondre à la très forte croissance du trafic Internet, qui a été multiplié par 4 entre 2017 et 2022. Les **GAFAM** (ensemble des cinq plus puissantes firmes transnationales des technologies de l'information et de la communication) sont à l'origine de 40% des commandes de câbles sous-marins. Inauguré en 2018, le câble Marea entre l'Europe et les États-Unis dispose du plus fort débit actuel ; il a été financé par Microsoft et Facebook.

C. Le réseau mondial est inégalement réparti dans les fonds marins. L'essentiel des câbles relie les États-Unis à l'Europe (sous l'océan Atlantique) et à l'Asie (sous l'océan Pacifique), c'est-à-dire les trois pôles de la mondialisation. Desservis par environ 50 câbles sous-marins, les États-Unis sont au cœur de ce réseau de câbles car ils sont le berceau du réseau Internet et le lieu d'implantation des sièges sociaux des GAFAM : Google et Apple à San Francisco, Microsoft à Seattle.

Conclusion

Sur et sous les mers et les océans circulent des flux humains (touristes en croisière, travailleurs de la mer, migrants), des flux matériels transportés par bateau (produits finis, matières premières, ressources énergétiques...) et des données immatérielles (sur les câbles du réseau Internet).

Ces mers et ces océans sont donc des vecteurs essentiels pour des flux humains, matériels, immatériels dans le contexte de la mondialisation. Cette situation s'explique par le fait qu'ils relient rapidement tous les territoires de la planète et pour un prix modique.

Pour autant, le fonctionnement de la mondialisation maritime nuit à l'environnement : rejets de gaz à effet de serre par les navires qui consomment des quantités impressionnantes de carburant, pollutions, très forte consommation électrique pour le fonctionnement des serveurs...